VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 13)
z dnia 16 lutego 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 13)

16 lutego 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, kontynuowała rozpatrzenie:

– informacji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej oraz zarządu PKP SA w sprawie gospodarowania nieruchomościami kolejowymi, niezwiązanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Teresa Pyzik** dyrektor Departamentu Zarządzania Nieruchomościami Polskich Kolei Państwowych SA, **Andrzej Witkowski** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Marek Podskalny** wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, które jest kontynuacją posiedzenia dotyczącego rozpatrzenia informacji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej oraz zarządu PKP SA w sprawie gospodarowania nieruchomościami kolejowymi, niezwiązanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Tak, jak przyjęliśmy na ostatnim posiedzeniu, rozpoczniemy od odpowiedzi pana ministra lub osób, które pan minister wyznaczy i ewentualnie dodatkowych pytań.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w dniu 26 stycznia br. na posiedzeniu Komisji odbyła się dyskusja dotycząca gospodarowania nieruchomościami przez PKP SA. Konstatuję, że było bardzo duże zainteresowanie posłów, o czym świadczyły pytania zadawane, niekiedy w dość szczegółowych kwestiach. Po tym posiedzeniu mam pozytywny obraz, że jednak była to dyskusja dość konstruktywna. Wszyscy byliśmy świadomi, że mówimy o bardzo dużym zasobie nieruchomości, o materii, która nie jest łatwa. To nie było na zasadzie, że PKP jest niedobre, złe i należy je wysłać na księżyc tylko, że należy zastanowić się jak proces zagospodarowania nieruchomości przyśpieszyć i uczynić bardziej efektywnym. Mamy świadomość, że kolej – taka, jaka jest teraz – nie potrzebuje tak dużego zasobu majątku, jaki był niezbędny w czasach, kiedy jej znaczenie było nie tylko gospodarcze, ale również obronne, strategiczne itd.

Jesteśmy przekonani, że proces zagospodarowania nieruchomości w PKP SA zostanie usprawniony. Z całą powagą traktujemy wskazania raportu NIK, mimo sytuacji wynikłej z decyzji sądu, co do zakresu udostępniania tego raportu. Natomiast podchodzimy do raportu merytorycznie. Chcielibyśmy wdrożyć szereg wskazań. Z niektórymi nie zgadzamy się, ale to jest normalne w takiej sytuacji.

Chcielibyśmy teraz ustosunkować się do konkretnych pytań pań i panów posłów. Pierwsze z pytań dotyczyło nieruchomości kolejowych w Warszawie – terenów przy ul. Ordona oraz terenów przy ul. Towarowej i związanych z Muzeum Kolejnictwa. Pani

dyrektor Pyzik z PKP SA przedstawi informację. Potem przejdziemy do następnych tematów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli pani dyrektor pozwoli, w związku z tym, że pan minister może mieć taką sytuację, że będzie musiał wyjść na chwilę z posiedzenia Komisji, chciałbym zwrócić uwagę na jeden element, który był poruszany podczas ostatniego posiedzenia, a także podczas spotkania prezydium Komisji z ministrem Nowakiem. Chciałbym państwa poinformować, że na następnym posiedzeniu Sejmu odbędzie się posiedzenie Komisji z udziałem pana ministra. Tak ustaliliśmy. Będzie dotyczyć PKP Cargo. Ten element pojawił się w wypowiedzi pana ministra. Mamy korespondencję przekazaną przez przedstawicieli załogi, dotyczącą negocjacji paktu gwarancji pracowniczych. Jest duża wola prywatyzacji PKP Cargo. Komisja jest również zainteresowana, aby ta prywatyzacja przebiegała zgodnie z ustaleniami i spokojnie. Warto o tym rozmawiać.

Pani dyrektor, proszę.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Omówię sprawy dotyczące dwóch nieruchomości, które wzbudziły zainteresowanie pani poseł, szczególnie panów posłów, ale chyba wszystkich państwa.

Nieruchomość przy ul. Ordona. PKP wystąpiło z wnioskiem o uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy dla tego obszaru. Miasto po tym wystąpieniu zawiesiło postępowanie na okres 12 miesięcy, czyli zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z tego powodu, że miasto podjęło uchwałę o przystąpieniu do opracowywania projektu planu i przyjęcia planu. Po upływie tego okresu upomnieliśmy się o konieczność podjęcia tego postępowania, ponieważ plan nadal był na etapie opracowania. Miasto podjęło postępowanie, ale w jego wyniku wydało decyzję – co bardzo dziwne – odmawiającą wydania decyzji o warunkach zabudowy. Podkreślam, decyzję odmawiającą wydania decyzji o warunkach zabudowy. Prawdę mówiąc, bez uzasadnienia, ponieważ jedynym uzasadnieniem było to, że obszar jest zbyt duży, aby można było wydać taka decyzję.

PKP niezwłocznie zareagowało. Złożyliśmy skargę do SKO. Nasze zdziwienie było o wiele większe, ponieważ SKO utrzymało w mocy decyzję miasta.

Kolejnym krokiem – jak nietrudno zgadnąć – było oczywiście skierowanie sprawy do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Dopiero Wojewódzki Sąd Administracyjny uchylił obie decyzje. Wyrok zapadł 2 stycznia br. Trzy dni temu otrzymaliśmy uzasadnienie wyroku. Wyrok jest nieprawomocny. Czekamy ma ruch miasta. Bo obu stronom przysługuje skarga. Mam nadzieję, że tak się nie zdarzy i miasto podejmie od nowa postępowanie, bo takie jest zalecenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Myślę, że w najbliższych miesiącach sprawa się rozstrzygnie.

Tyle informacji na temat nieruchomości przy ul. Ordona. Dodam, że oczywiście nie pozostajemy bierni, podejmujemy określone działania. W międzyczasie – mając informację, w jakim kierunku zmierzają prace związane z koncepcją, która będzie podstawą przyjęcia planu – wdrożyliśmy podział geodezyjny, w wyniku którego powstaje 8 działek do zabudowy mieszkaniowej i biurowej. W drugiej połowie tego roku najprawdopodobniej te nieruchomości zostaną wystawione na sprzedaż. Ogłosimy przetargi na ich sprzedaż.

Tematem równie ciekawym jest nieruchomość przy ul. Towarowej 1. Jak państwu wiadomo, jest to nieruchomość zabudowana byłym obiektem Dworca Warszawa Główna, w którym od 1972 r. ulokowano Muzeum Kolejnictwa. Początkowo była to niewielka Izba Pamięci. Muzeum rozbudowywało się, aż w latach 80-tych objęło w posiadanie cały budynek byłego Dworca Warszawa Główna. Funkcjonuje tam do chwili obecnej.

Po wprowadzeniu uregulowań prawnych, które spowodowały, że ta placówka stała się placówką województwa mazowieckiego – marszałka województwa, ówczesne PKP zawarło z Muzeum Kolejnictwa umowę użyczenia. Na tak uregulowanej podstawie prawnej Muzeum korzystało z tego terenu.

W międzyczasie nastąpiło uregulowanie stanu prawnego na rzecz PKP. Nieruchomość stała się gotowa do obrotu. W związku z czym chcieliśmy uregulować nieco ina-

czej nasz stosunek z placówką muzealną. Proponowaliśmy wiele lokalizacji zamiennych – w Warszawie i poza Warszawą. Uważamy, że na chwilę obecną osiągniecie porozumienia jest jednak mało prawdopodobne.

Pan minister również włączył się w te działania. Ostatnia nasza propozycja wobec samorządu i marszałka województwa polega na tym, że jeśli rzeczywiście tamta strona nie widzi żadnej możliwości przeniesienia tej placówki do innej lokalizacji, to jesteśmy gotowi w trybie bezprzetargowym – przewidzianym w rozporządzeniu ministra infrastruktury – przenieść prawa do nieruchomości na rzecz marszałka, rzecz jasna – odpłatnie. Czekamy na stanowisko pana marszałka. Jeśli zdecyduje się nabyć nieruchomość, to proszę bardzo. Jeśli nie, to informuję, że przed sądem toczy się postępowanie o wydanie nieruchomości. W momencie, gdy zapadnie wyrok, będziemy zmuszeni do podjęcia – najprawdopodobniej – dość radykalnego kroku, mianowicie wystawienie nieruchomości na sprzedaż w stanie takim, jaki istnieje – z wyrokiem o wydanie. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Chciałbym uzupełnić, jeżeli chodzi o kwestię ul. Towarowej i terenów dawnego Dworca Głównego. Jak wspomniała pani dyrektor, rzeczywiście kilkakrotnie spotykaliśmy się z władzami województwa mazowieckiego, jeszcze z ówczesnym wicemarszałkiem Kierwińskim. Z nim stosunkowo dobrze udawało się dogadać. Natomiast nie da się ukryć, że trudniej było z władzami Muzeum.

Szanowni państwo, pod uwagę powinna być wzięta jeszcze jedna okoliczność. Dobrze się stało, że na tym terenie dotychczas nie została zrealizowana żadna inwestycja deweloperska. Dlatego, że ten teren może być nam bardzo przydatny i to – paradoksalnie – w jego pierwotnej funkcji, czyli funkcji dworcowej. Przez ostatnie dwa lata widzimy jak dużym problemem jest prowadzenie ruchu pociągów na linii średnicowej w Warszawie, po prostu z powodu wyczerpanej przepustowości. Ten dworzec np. w formie czterech krótkich torów do ruchu podmiejskiego może być nam przydatny do kończenia biegu części pociągów, które nie mieszczą się na tej średnicy. W efekcie mógłby przyjąć te zwiększające się potoki podróżnych. Czyli każde plany dotyczące tego terenu muszą jednak brać pod uwagę funkcje dworca kolejowego, ponieważ ruch kolejowy na obszarze aglomeracji stołecznej bardzo intensywnie wzrasta, z czego się cieszymy. Dlatego, że kolej jest bardzo przydatnym środkiem transportu w tych warunkach. To tytułem uzupełnienia.

Pani poseł Pierzchała zadała pytanie bardziej ogólne, dotyczące roli PKP SA. Wysunęła dosyć radykalną tezę – jak państwo pamiętacie – czy w ogóle PKP jest potrzebne. Zwracała uwagę na to, że PKP SA pobiera bardzo wysokie opłaty z najmu nieruchomości kolejowych od spółek zależnych. Badaliśmy tę sprawę. Prosiła nas o to Komisja Europejska. Dlatego, że były też skargi do Komisji Europejskiej co do nierynkowych warunków najmu.

Generalnie jednak jest stosowana zasada, że udostępnianie powierzchni czy obiektów odbywa się na warunkach rynkowych. To jest najprostsza możliwa zasada. Inaczej mówiąc – każdy podmiot jest traktowany tak samo. Natomiast, jeżeli są jakieś przypadki szczególne, gdzie zasady rynkowe są naruszane, to prosimy o informacje, żebyśmy mogli przyjrzeć się sprawie. Ale zwracam uwagę – zasada ogólna: jeżeli jest najem, to na zasadach rynkowych.

Było też pytanie odnoszące się do Zespołu do Spraw Alokacji Majątku. Ten zespół rzeczywiście działa od dłuższego czasu. Każda nieruchomość, co do której losów trzeba wypowiedzieć się, przechodzi przez ten zespół.

Proszę panią dyrektor o wypowiedź na temat działalności zespołu i perspektyw zakończenia jego prac.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

W skład Zespołu do Spraw Alokacji Nieruchomości wchodzą przedstawiciele PKP SA, wszystkich spółek infrastrukturalnych, czyli PLK i Energetyki, jak również – może powinnam wymienić na pierwszym miejscu – przedstawiciele ministerstwa i Urzędu Transportu Kolejowego.

Pierwotnym celem działalności tego zespołu było określenie – w dość szybkim czasie – nieruchomości niezbędnych poszczególnym spółkom do prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z zadaniami, jakie przejęły po wyodrębnieniu z PKP SA. Okazało się, że w związku z ciągłą zmianą przepisów w tym zakresie i koniecznością implementacji do prawa polskiego przepisów europejskich, zakończenie prac tego zespołu w założonym terminie nie było możliwe.

Mówiłam na poprzednim spotkaniu, że co najmniej trzykrotnie podchodziliśmy do zinwentaryzowania mienia, w tym nieruchomości, które są niezbędne do wykonywania zadań własnych poszczególnych spółek. Jak państwo pamiętacie, w minionym dziesięcioleciu miały miejsce takie sytuacje, jak realokacja np. przewozów międzywojewódzkich z Przewozów Regionalnych do Intercity, taboru z Cargo do Intercity i Przewozów Regionalnych. To pociągało za sobą konieczność innego spojrzenia i innego podejścia do inwentaryzacji tych nieruchomości, do ich przeznaczenia, do wniesienia do poszczególnych spółek.

Na dzień dzisiejszy wydaje się, że zakończenie prac tego zespołu może nastąpić dopiero wtedy, gdy zakończone, dokonane zostaną podziały geodezyjne zmierzające do ostatecznego określenia i wydzielenia gruntów zajętych pod linie kolejowe znaczenia państwowego, łącznie z infrastrukturą kolejową, która musi podlegać obowiązkowi zapewnienia równego dostępu wszystkim przewoźnikom kolejowym.

Do końca bieżącego kwartału mamy termin zakończenia prac, które prowadzimy wspólnie z PLK, zmierzających do przyjęcia koncepcji podziałów. Niezwłocznie będą wdrożone prace zmierzające do przygotowania projektów podziału. Dopiero doprowadzenie do tego etapu prac będzie moim zdaniem i zdaniem PKP podstawą do możliwości zakończenia prac w ramach Zespołu do Spraw Alokacji Majątku.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

To, co powiedziała pani dyrektor koresponduje z pytaniem pana przewodniczącego Tchórzewskiego, który pytał o perspektywę uregulowania stanów prawnych nieruchomości. Mamy świadomość, że do końca bieżącego roku 99% nieruchomości powinno mieć albo uregulowany stan prawnym, albo powinny być złożone stosowne wnioski. Czyli pozostaje 1%. Niestety, zazwyczaj sprawy, które zostają na koniec są najtrudniejsze. Z tego powodu ich regulowanie będzie pracochłonne. Natomiast wiadomo, że intensywność rozpatrywania dokumentów, które dotychczas rozpatruje ten zespół będzie inna i w związku z tym możemy zastanowić się, czy taki zespół jest potrzebny i każdą sprawę rozpatrywać indywidualnie. Bowiem to, co zespół proponuje na koniec trafia do resortu z prośbą o akceptację.

Formuła zespołu była absolutnie niezbędna wtedy, kiedy bardzo intensywnie przydzielano poszczególnym spółkom majątek niezbędny do ich działalności. Natomiast mamy świadomość, że pod koniec bieżącego trzeba będzie przyjrzeć się sprawie i być może organizacyjnie trochę inaczej rozwiązać.

Było jeszcze pytanie dotyczące alokacji majątku w odniesieniu do spółki Przewozy Regionalne. Pytał o to pan poseł Bogdan Rzońca. Myślę, że pani dyrektor chętnie odpowie.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Tak, jak informowałam na poprzednim spotkaniu, do spółki Przewozy Regionalne wnieśliśmy nieruchomości stanowiące zaplecza utrzymaniowe w 31 lokalizacjach. Na pozostałe, które, zdaniem Przewozów Regionalnych, są im niezbędne do wykonywania zadań własnych, zostały zawarte w grudniu ub. r. nowe umowy dzierżawy, na najmowane powierzchnie w budynkach administracyjnych – umowy najmu. Z Przewozami Regionalnymi została również zawarta umowa na partycypację w kosztach utrzymania powierzchni publicznych na dworcach. W ten sposób mamy uregulowane stosunki prawne z Przewozami Regionalnymi. W tej chwili nie ma ani jednego przypadku bezumownego korzystania przez spółkę Przewozy Regionalne z nieruchomości PKP.

Wśród nieruchomości, które stanowią jeszcze zaplecza taborowe, a objęte umową dzierżawy, istnieją oczywiście takie, które mają uregulowany stan prawny i co do których prawa można przenieść na spółkę bądź samorząd województwa, jeśli pojawi się taki wniosek. Na chwilę obecną nie było takich wniosków. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Ten sam poseł pytał również o kwestię przekazywania dworców jednostkom samorządu terytorialnego. Ta kwestia rzeczywiście bardzo cyklicznie powraca. W resorcie bardzo często spotykam się z burmistrzami i prezydentami miast, którzy wyrażają chęć przejmowania dworców kolejowych. Obecne prawo pozwala na takie przekazywanie, aczkolwiek ta procedura nie zawsze jest łatwa.

Prosiłbym panią dyrektor, żeby powiedziała, jak to odbywa się dotychczas. A ja potem powiem, co chcielibyśmy zrobić, żeby usprawnić ten proces.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Rzeczywiście, praktykowałam w różnych oddziałach, znam bardzo wielu samorządowców, przekazałam trochę dworców.

Do chwili obecnej PKP SA przekazało samorządom ponad 54 obiekty dworcowe. Takie są fakty. Przygotowaliśmy do obrotu kolejne 72 dworce. Prowadzone są – a w niektórych przypadkach nawet finalizowane – rozmowy i uzgodnienia z samorządami w sprawie przekazania.

Ogólna liczba dworców, które posiadamy wynosi 2600, czego niewiele pod 500 stanowią dworce czynne, czyli takie, gdzie odbywa się odprawa podróżnych i – rzecz jasna – zatrzymują się pociągi. Pociągi zatrzymują się na większej liczbie dworców, na ponad 900 lokalizacjach. Ale na pozostałych – czyli na tej różnicy – nie dokonuje się odprawa podróżnych.

Wobec powyższego należy przyjąć, że mamy do zaoferowania samorządom – w zasadzie już – ok. 1500 dworców bez obowiązku utrzymania na nich funkcji związanej z odprawą podróżnych, funkcji przewozowej, czyli z możliwością wprowadzenia tam każdej innej funkcji wedle życzenia samorządu.

Pozostałe dworce – różnica między 900 a 500 – czyli ok. 400 chcielibyśmy zaoferować samorządom z zastrzeżeniem, że jakaś część obiektu powinna być zachowana dla funkcji dworcowej. Natomiast z liczby ok. 500, około połowy to są dworce obsługujące przewozy regionalne, lokalne, czyli takie, dla których zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorami tego transportu są samorządy różnego szczebla. Zatem nawet te dworce są możliwe do przejęcia przez samorządy, w sytuacji gdy odpowiednie wnioski będą kierowane do PKP. Bowiem istnieje tam możliwość urządzenia centrum komunikacyjnego dla różnych środków komunikacji i transportu.

Nie jest mi znany przypadek odmowy PKP przekazania dworca samorządowi. Jeśli panu posłowi znany jest taki przypadek, proszę o wskazanie. Zbadamy sprawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, mam krótkie pytanie. Państwo macie – co wynika z informacji przekazanej przez panią dyrektor – pełny materiał dotyczący oceny przydatności dworców, ich ewentualnej przyszłości, zachowania bądź niezachowania funkcji, to nie byłoby niczym złym, gdybyśmy – jeśli to możliwe – mogli otrzymać taką informację. Ułatwiłoby to wielu posłom rozmowy z samorządami na własnym terenie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Pewien materiał jest możliwy do przekazania. W ubiegłym miesiącu nasz departament przygotowywał dla potrzeb wewnętrznych przeglądowy dokument. Nie ma żadnego problemu, żebyśmy podzieli się z Komisją tą wiedzą.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To bardzo prosilibyśmy.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Chciałbym dodać, że opracujemy docelowy program zagospodarowania dworców kolejowych, który umożliwi przekazanie dworców na rzecz samorządów różnych szczebli, z wyjątkiem tych, które są niezbędne do prowadzenia przewozów międzyregionalnych, międzynarodowych, czyli przewozów, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu. Chcielibyśmy, żeby zaangażowanie samorządów było większe, a sa-

morządy – nie uciążliwym petentem, a partnerem. Chcemy, żeby naprawdę było takie podejście.

Szanowni państwo, były pytania dotyczące funduszu inwestycyjnego zamkniętego dedykowanego PKP SA. Pytano jak wyglądały przygotowania do uruchomienia tych funduszy, jakie poniesiono koszty w tej sprawie i co dalej. Myślę, że pani dyrektor wypowie się na temat funduszu.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Interesowały państwa koszty, jakie ponosi PKP w związku z rozpoczęciem, wdrożeniem projektu związanego z tworzeniem funduszy inwestycyjnych. Na chwilę obecną nie ponosimy żadnych kosztów. Z tego względu, że umowy, jakie zawarły PKP z wyłonionymi w drodze konkursu towarzystwami funduszy inwestycyjnych, to znaczy TFI PZU i TFI Skarbiec były zawarte z warunkami zawieszającymi. Jednym z warunków zawieszających było dokonanie zmiany obowiązujących przepisów umożliwiających bezprzetargowe, bezpośrednie wnoszenie nieruchomości do funduszy. Drugim warunkiem było uzyskanie zgody Komisji Nadzoru Finansowego.

Jak państwu wiadomo, zmiana ustawowa nie została przeprowadzona. W związku z tym nie wykonano warunku zawieszającego. Dlatego zawarte umowy nie zostały wprowadzone w życie. W okresie przygotowywania projektu kolej poniosła w ciągu 5 lat koszty na poziomie 433 tys. zł netto, czyli ok. 500 tys. zł brutto. Tyle o funduszach.

Interesowało państwa również to, co dzieje się z nieruchomościami wytypowanymi do portfela, z którego miały być rozdawane nieruchomości do funduszy. Otóż, generalną zasadą, jaką przyjęło PKP SA było – i jest – że każda z tych nieruchomości najpierw kierowana jest na rynek do sprzedaży w trybie przetargu. Dopiero niepowodzenie w zbyciu w tym trybie upoważniało nas do rozważania, czy taka nieruchomość nie może być wniesiona do funduszu. W związku z tym na część tych nieruchomości zostały już ogłoszone przetargi. Bodajże 3 z nich już znalazły nabywców. Zatem już nie znajdują się w portfelu. M.in. Chmielna, którą nie tak dawno opisywano. Natomiast wszystkie pozostałe są sukcesywnie przygotowywane do ogłoszenia przetargu. Nie czekają bezczynnie – że tak powiem – na ewentualną możliwość utworzenia funduszy. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Było pytanie pana posła Polaczka odnoszące się do – ogólnie rzecz ujmując – struktury własnościowej Dworca Centralnego. Rzeczywiście, w takich miejscach mamy do czynienia z działalnością różnych spółek kolejowych. Akurat w tym przypadku sytuacja jest dość jasna. Jeśli chodzi o infrastrukturę linii kolejowej, wiadomo, że są to Polskie Linie Kolejowe. Jeżeli chodzi o obiekt dworcowy, to właścicielem jest PKP SA Oddział Dworce Kolejowe.

Natomiast były pytania w kontekście spółki Dworzec Polski. Ta spółka nie jest zarządcą dworca. Wiem, że kiedyś były takie plany. Ona prowadzi na Dworcu Centralnym kilka czy kilkanaście kas. Chciałbym zwrócić uwagę, że akurat działalności tej spółki – nie ukrywam – iż obecnie w resorcie dość dokładnie przyglądamy się, zwłaszcza jej relacjom z PKP SA. Stosowne decyzje będą podjęte w krótkim czasie. Musimy najpierw dokładnie zbadać sprawę, również pod kątem celowości, czy taka spółka jest nam potrzebna, czy też nie. Musimy rozważyć wszystkie uwarunkowania. Mogę dzisiaj tyle powiedzieć, jeżeli chodzi o tę sprawę.

Było też pytanie przewodniczącego Piechocińskiego o windykację zaległych należności. Myślę, że tutaj potrzebna byłaby szczegółowa informacja pani dyrektor.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Rzeczywiście, na poprzednim spotkaniu pojawiła się informacja, iż na koniec okresu kontroli, czyli na 30 września 2010 r. stan należności niezwindykowanych PKP SA był na poziomie 787 mln 495 tys. zł. Muszę podkreślić, że w okresie prowadzenia kontroli stan należności nieco zmniejszył się. Taki trend utrzymuje się na bieżąco. Wbrew informacji przekazanych przez NIK, PKP sukcesywnie działa na rzecz zmniejszenia stanu należności.

W trakcie spotkania padło również pytanie, jaką kwotę w stanie należności stanowią należności od spółek PKP. Otóż, należności od spółek PKP nie zawierają się w tej kwo-

cie z tego powodu, że kontrola dotyczyła kontrahentów zewnętrznych, niezwiązanych z Grupą PKP.

Natomiast bardzo ważną i istotną informacją, którą muszę państwu przekazać właśnie w tej chwili, jest to, iż w kwocie 787 mln zł zawiera się kwota 470 mln zł należności, którą PKP SA przejęła od likwidatorów byłych sektorów i pionów przedsiębiorstwa państwowego PKP. Są to należności związane nie z działalnością komercyjną PKP SA, lecz z działalnością przewozową byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Kwota przeterminowanych należności przyjęta od likwidatorów była oczywiście znacznie wyższa. Przekraczała 800 mln zł. W dalszym ciągu sukcesywnie prowadzimy postępowania, które po pierwsze – spowodowały przerwanie biegu przedawnienia. To nam umożliwia kontynuowanie postępowań wobec byłych dłużników przedsiębiorstwa państwowego PKP. Windykujemy te należności. Dodam, że w ciągu 2009 r. zwindykowaliśmy z przejętych od likwidatorów należności 64 mln zł. Jest to niebagatelna kwota.

Analizując w ten sposób strukturę należności okazuje się, że należności wynikające z prowadzenia działalności PKP SA wynoszą 300 mln zł, z czego około połowy stanowią należności z czynszów mieszkaniowych. Tu niestety muszę powiedzieć, iż w tej części należności powyżej 180 dni sukcesywnie rosną. Oznacza to, że mamy coraz gorszy jakościowo zasób lokali mieszkalnych. Jest on zajęty przez ludzi, którzy mają kłopot z regulowaniem swoich zobowiązań.

Natomiast należności wynikające z działalności komercyjnej na nieruchomościach wynoszą ok. 150 mln zł. Ta część należności również sukcesywnie maleje w wyniku działalności windykacyjnej. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, jeszcze odnośnie sprawy zawiadomienia NIK do prokuratury okręgowej, o co pytał poseł Adamczyk. Chodzi o kwestię udostępnienia raportu. Prosiłbym o ustosunkowanie się PKP SA jako zainteresowanego w tej sprawie i wyjaśnienie, dlaczego PKP przyjęło taki tryb postępowania.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Proszę państwa, nieuprawnionym jest twierdzenie, że PKP SA zrezygnowała z dochodzenia odszkodowania w kwocie 7 mln zł. Takie odszkodowanie nie zostało nigdy ustalone. Taka należność dla PKP nigdy nie została ustalona. 7 mln zł jest kwotą wynikającą z operatu szacunkowego, jaki Oddział Dworce Kolejowe sporządził, przygotowując się do negocjacji firmą MarcPol, która zajmowała bezumownie część dworca. Była to kwota jakby zawistowania negocjacji.

W negocjacjach wypracowuje się kwotę pośrednią. Jest ona wynikiem ugody. PKP odzyskało 700 tys. zł, co oczywiście może bulwersować. Komuś może wydawać się, że to jest tylko 10%. Mogliśmy doprowadzić do bardzo długotrwałego – z pewnością wieloletniego – procesu sądowego. Wszyscy państwo pamiętacie, jaka akcja odbywała się pod Pałacem Kultury w związku z usuwaniem kupców z tego namiotu. To jest ta sama firma. Mogliśmy doprowadzić do takiej sytuacji. Ale nie to było naszym celem.

Naszym celem było jak najszybsze odebranie tej firmie pomieszczeń na Dworcu Centralnym oraz uzyskanie możliwości rozpoczęcia remontu tego obiektu, a w jego wyniku podniesienia standardu. Następnie zawarcie na warunkach rynkowych normalnych umów na najem pomieszczeń i prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnie z programem komercjalizacji, jaki został również przeprowadzony.

Chcieliśmy pozbyć się takich nieuporządkowanych działalności, które były prowadzone w tym obiekcie. Zarząd niewątpliwie miał bardzo trudną sytuację. Podjął bardzo trudną decyzję. Ale osiągnął cele, o które chodziło wszystkim. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Dodałbym jeszcze istotny element, jeżeli chodzi o rejon Dworca Centralnego. Gdyby ta sprawa nie została uregulowana, gdyby nie wykonano niezbędnych prac modernizacyjnych, to słyszelibyśmy zarzuty, że PKP SA nie przygotowało Dworca Centralnego na EURO 2012. Wszyscy chyba doceniamy to, że jednak ten dworzec zmienił się. Nie musimy się go wstydzić. Myślę, że to jest najważniejsze.

Chciałbym krótko ustosunkować się do pytań dotyczących – szeroko rozumianych – zagadnień prywatyzacyjnych. Pytał o to poseł Piechociński w kontekście PKP Energetyka. Mamy świadomość, że PKP Energetyka dysponuje bardzo rozległym majątkiem. W przypadku prywatyzacji firmy w obecnej formie byłby to problem. Przyglądamy się temu dokładnie. Nie podjęliśmy żadnych decyzji. Z całą pewnością interes zarówno zarządcy infrastruktury liniowej, jak i szeroko rozumiany interes społeczny będzie uwzględniony. Ale w przypadku Energetyki to naprawdę jest melodia przyszłości. Nic nie jest jeszcze przesądzone.

W przypadku Polskich Kolei Linowych – o które pytał poseł Adamczyk – powiem, że możemy oburzać się, ale to ustawodawca w 2000 r. postanowił, że prywatyzacja spółek jest obowiązkiem PKP SA. To wynika z ustawy. Jest prowadzone jawnie, zgodnie z przepisami. Natomiast na co zwracamy uwagę i wręcz zachęcamy? Aby w tej prywatyzacji wzięły również udział podmioty samorządowe, co mieszkańcom tych terenów pozwoli zachować poczucie własności, również tej infrastruktury. Jeżeli to się uda, to będziemy z tego powodu bardzo zadowoleni.

(glos z sali poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To była swobodna wypowiedź pana posła. Tak? Ale proszę krótko.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Uważam, że sprawa PKL jest bulwersująca, nie tylko dla nas, ale dla wszystkich. Tu jest tradycja. Tu jest wszystko, co jest na Podhalu. Sprzedaż PKL dla tych ludzi i dla nas wszystkich to jakby sprzedać Zamek Królewski. Spółki mają być prywatyzowane. Ale akurat to miejsce jest bulwersujące. Jest skandaliczne, że podchodzimy do tego tematu i prywatyzujemy. To nawet nie jest kwestia przejęcia przez samorząd. To jest PKL. Koniec.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Tchórzewski chciał jeszcze zabrać głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Na poprzednim posiedzeniu został poruszony temat prywatyzacji. Pan minister skwitował to stwierdzeniem, że w tej chwili nic nie jest przesądzone i te sprawy są nadal otwarte. Natomiast trzeba byłoby nieco szerzej odnieść się do twierdzeń, które padły na poprzednim posiedzeniu w tej sprawie i tych, które dzisiaj dodatkowo pojawiają się.

Uzyskaliśmy dzisiaj informację, że właściwie PKP SA jest przygotowane, aby rozmawiać na temat dodatkowego aportu do Przewozów Regionalnych. Tak zrozumiałem wypowiedź pani dyrektor w tej sprawie. A także, iż można byłoby przystąpić do rozmów z samorządami, jeżeli byłyby takie wnioski. Dobrze zrozumiałem tę wypowiedź? Przepraszam, bo chciałem odnieść się do tego.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Panie przewodniczący, stwierdziłam wprawdzie, że nie ma takich wniosków, ale oczywiście PKP SA nie jest zainteresowana przejmowaniem udziałów w tej spółce. A wniesienie aportu przez PKP doprowadziłoby do tego.

Jeśli istnieje taka potrzeba i jeśli właściciel, czyli samorządy widzą taką potrzebę, to oczywiście wolelibyśmy, żeby te wnioski pojawiły się ze strony samorządu województwa. Istnieje możliwość bezprzetargowego zbycia nieruchomości na rzecz samorządu. Reguluje to rozporządzenie ministra infrastruktury. Nie chcemy być ponownie współwłaścicielem tej spółki.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Wypowiedź pani dyrektor wyjaśniła mi pewne kwestie.

W wielu informacjach, które uzyskujemy, szczególnie od związków zawodowych poruszone są kwestie związane z aportem do Cargo. Z jednej strony – otwarty proces prywatyzacji, z drugiej – związki zawodowe wskazują, że sprawa aportowania tego, co jest niezbędne dla funkcjonowania tej spółki nie została zakończona. Z punktu widzenia procesu prywatyzacji jest to trochę „dziurawa” sprawa.

Niejako przez cały czas rozumie się, że wycena przedprywatyzacyjna chyba jeszcze nie jest dokonana, natomiast te problemy są gdzieś z boku i powinny być też rozwiązane. Z drugiej strony – jeżeli w oficjalnym oświadczeniu związków zawodowych – co też jest związane ze sprawą aportowania, znajdują się tego typu oficjalnie podpisane oświadczenia, że niedokończenie procesu rozdziału funkcji zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej oraz brak wyposażenia aportem wszystkich składników majątkowych do prowadzenia działalności operacyjnej spowoduje poniesienie olbrzymich strat, to są to straty związane także zapewne z wyceną, z prywatyzacją, z dochodami Skarbu Państwa itd.

Nie jesteśmy wewnątrz przedsiębiorstwa, ale tego typu oświadczenie związków zawodowych i apel z tym związany wskazuje, że jest tam szereg problemów i nieprawidłowości. Podobnie atmosfera, która jest zawarta zarówno w stanowisku do ministra, jak i w apelu z 7 lutego, który dzisiaj otrzymaliśmy, a także inne stanowiska związków, które sygnalizują zaniepokojenie zmianą trybu, odejściem od paktu gwarancji pracowniczych. W porządku posiedzenia rady nadzorczej było wyrażenie opinii rady nadzorczej na temat paktu. Zostało zamienione tylko na informację. To oznacza niejako wycofywanie się z tych kwestii.

Myślę, że jeżeli pan minister nie będzie dzisiaj w stanie szczegółowo odpowiedzieć na te sprawy, to chciałbym podkreślić, że za dwa tygodnie na spotkaniu z ministrem Nowakiem będziemy chcieli szczegółowych informacji dotyczących harmonogramu postępowania w tej sprawie i sposobu dochodzenia do prywatyzacji z jak najmniejszym skonfliktowaniem społecznym. Bo dzisiaj wygląda na to, że strona społeczna została odstawiona na bok i gdzieś ten proces sobie biegnie.

Tutaj na korytarzach częściej spotykamy się dziennikarzami. Z jednej strony oni pytają ale z drugiej strony też mówią. Ja to też mówię do mikrofonu. Informacje, różnego rożnego rodzaju pogłoski, że jest trzech głównych kontrahentów: rządowe spółki – czeska, niemiecka i francuska jako główni kontrahenci do zakupu Cargo, nie są dementowane przez resort. Pogłoski są rozpuszczane w różnym celu. Jedne – żeby obniżyć cenę, inne – żeby może cenę podnieść, konkurencyjnie przedstawić. Ale to dzieje się. To są fakty, które do wszystkich docierają i stwarzają konkretną atmosferę.

Jeżeli nie odnosi się do nich, jeżeli gdzieś mówi się, iż jest pogłoska, że wewnętrznie jakaś ustalona cena jest na poziomie ok. 800 mln dolarów, czyli ok. 3 mld zł, i dziennikarze pytają, czy pan poseł o tym wie, czy to jest prawda, czy nieprawda, to rozumiem, że jeżeli takie pytania do mnie dochodzą, to resort ma swoje służy prasowe i chyba też od nich wie o tym wszystkim. Tym bardziej, na 100%, wiedzą o tym załogi. Jeżeli pada cena 3 mld zł, z punktu widzenia prognozy zysku na ten rok, to jest to pięcioletni zysk spółki, to wiadoma sprawa, że w tym momencie ludziom podnosi się adrenalina. Dlatego też, mimo, że nie mamy tego w programie dzisiejszego posiedzenia, to sygnalizuję, że na następnym posiedzeniu będziemy ministra, jako osobę kompetentną, pytać o konkretne stanowiska w tej sprawie.

Rozumiem, że minister może np. na spotkaniu z prezydium Komisji mówić o swoich zamiarach. Jedne zamiary są traktowane jako nieoficjalne, nie mówię o nich. Ale np. oficjalne, że jest że jest zwolennikiem stu procentowej prywatyzacji Cargo, ale proces jest rozpoczęty na 50% plus jedna akcja, że jednak będzie się tego trzymał i że w tym kierunku będzie to szło. Takie stwierdzenie padło. Ale dotyczy to trybu i tego wszystkiego, co jest związane z ustaleniami i przyjętymi zobowiązaniami rządu ze stroną społeczną, które nie są dotrzymywane.

Zabieram głos w dobrej wierze. Chodzi o to, że żeby te wszystkie rzeczy przebiegały w taki sposób, który da możliwość prowadzenia bezkonfliktowego procesu w pionie infrastruktury. Oczywiście, że pytanie o politykę rządu w tym momencie będzie stale nasuwało się. Bo jeżeli rządowe firmy są w pierwszej kolejności do zakupu PKP Cargo, to mówimy oficjalnie: tak, godzimy się i będziemy zastanawiali się, który rząd państwa sąsiedniego będzie rządził rynkiem przewozów towarowych w Polsce. Wiadomo, że znaczną częścią telekomunikacji w Polsce rządzą w tej chwili Francuzi. Na szczęście dla nas rozwinęła się szeroko telekomunikacja komórkowa i nie ma monopolu francuskiego rządzenia tym rynkiem.

Przypomnę mamy w porządku obrad – byłem parlamentarzystą w tamtym czasie – stawianie przed Trybunałem Stanu ministra Wąsacza. To wtedy były podejmowane tego typu decyzje jeszcze bez rozeznania rynku i zamierzeń państw na świecie, jakie teraz mamy. Można pewne błędy tłumaczyć, że chodziło o pieniądze. Teraz chodzi o pieniądze dla Skarbu Państwa, wtedy też chodziło o pieniądze dla Skarbu Państwa, tylko zagrożenia były mniej znane. Dzisiaj te wszystkie zagrożenia są szerzej znane. Jeżeli tak, to musimy odpowiedzieć na pytanie, że jeżeli się zgodzimy żeby państwowa spółka, czyli państwo sąsiednie kupiło PKP Cargo, dlatego przechodzimy do trybu inwestora strategicznego, to nie mańmy oczu ludziom, że jakiś inwestor finansowy kupi, bo wszyscy wiedzą, że on będzie podstawiony. Tak zawsze jest. Inwestor finansowy nie kupuje spółki tylko po to żeby ją wiecznie trzymać, tylko po to, żeby kupić i ją sprzedać.

Zatem pytanie o strategię rządu w tej dziedzinie. Dlaczego to państwo będzie rządziło naszym rynkiem przewozów towarowych, a nie inne? Dlaczego w ogóle decydujemy się na takie rozwiązania? Po stronie społecznej i po stronie parlamentarnej nie siedzimy tutaj jako ludzie, który absolutnie na niczym się nie znają i można nam opowiadać jakieś tam rzeczy.

Chcemy po prostu wiedzieć. Wiemy, co to jest inwestor strategiczny. Są informacje, są służby. Wiemy też że, że w Europie Zachodnie i na świecie modne jest stosowanie zastępstwa inwestora strategicznego, różnego typu zakupów za pośrednictwem różnego typu instytucji finansowych, które cały proces przeprowadzają i im płaci się tylko odpłatność za ten proces. To jest związane z dużym majątkiem, o którym mówimy.

Mówimy o gospodarowaniu majątkiem, który jest przeznaczony na cele komercyjne. Drżymy, że gdzieś tam jest traconych 500 tys. zł. Dlaczego PKP SA wyliczyło sobie na 7 mln zł kwotę do negocjacji, a potem zgodziło się na 500 tys. zł? Nam ręka drży. Zastanawiamy się i gotowi jesteśmy kłócić się, dlaczego to zostało zrobione.

W momencie, kiedy zapadnie jedna decyzja na poziomie miliarda dolarów, to wcześniej wszyscy mamy prawo bardzo głęboko o niej porozmawiać, jeżeli mamy kłócić się o milion czy dwa miliony złotych, bo to z punktu widzenia obywatela Polski też jest duża rzecz. Dzisiaj jest powszechna kłótnia o nagrodę na poziomie niepełnych 600 tys. zł. Cały naród się kłóci. A tu stoimy przed decyzją dotyczącą miliardów złotych. Pamiętajmy, że rocznie przeciętny Polak zarabia ok. 35 tys. zł brutto. To jest odniesienie. Dlatego też oczekujemy, panie ministrze, to są słowa niekoniecznie do pana w tej chwili, ale poprzez pana do ministra, jeżeli zdecydował się na spotkanie za dwa tygodnie, to niech nie unika odpowiedzi na główne w tej chwili strategiczne pytanie w pionie kolejnictwa. Jak będzie przebiegał proces prywatyzacji i jak będzie strona społeczna w tym procesie traktowana? Ze stanowisk związków zawodowych i z informacji pana ministra widać, że był przystanek wybory. Przystanek wybory skończył się trzy miesiące temu. Teraz wiadomo, że te wszystkie rzeczy będą przyspieszone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Tchórzewski mówił o wielkich liczbach. Jest prawo wielkich liczb. I tak prosto w przełożeniu ci na dole mówią, jak kradnij, to bardzo dużo i teraz nie będziesz siedział. Dzisiaj mamy – jako dygresja – 500 tys. zł premii, a gdzie kwestia inna, zupełnie inna, która kosztuje miliardy. Ale nie o tym chciałem mówić.

Prywatyzacja. Oczywiście ktoś powiedział: prywatyzujemy wszystko. Zgadzam się. Ale miejmy trochę rozsądku w tym wszystkim. Bo przy tej prywatyzacji, szanowni państwo, niszczycie znak firmowy PK – Polskich Kolei. Takim znakiem firmowym, który naprawdę dobrze błyszczy na naszym firmamencie są Polskie Koleje Linowe. Między innymi, bo o tym zaczęliśmy rozmawiać. Ta spółka przecież przynosi dochody. To nie jest słuszne z punktu widzenia gospodarczego, że macie sprzedać, zastanawiam się, po co takie rzeczy się robi? Przecież ona przynosi dochody.

Wczoraj mieliśmy posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Twierdza Modlin ma iść do sprzedaży. Zaraz będzie – to, co powiedziałem – Zamek Królewski itd. Przecież nisz-

czymy znaki narodowe Polski. Może powiecie, że to PIS, to oni mają obłęd na zasadzie zupełnie skrajnego patrzenia. Ale my, jako naród musimy gromadzić się wokół jakiegoś znaku. To jest PKP, to jest to, co jest narodowe, co mówi o tym narodzie. I nagle takie rzeczy, które są nie mają znaczenia z punktu widzenia gospodarczego, wypychamy, sprzedajemy. I kto? Rosjanie mogą kupić. Niemcy mogą kupić. Ktoś tam jeszcze kupi. I będzie śmiesznie dla naszego narodu, dla Polski w ogóle.

Trochę przerysowuje tę sprawę, ale zastanówmy się. Szanowni państwo, którzy decydujecie o tej sprzedaży – mówię ci biurokraci, do pewnego stopnia – nie trzeba patrzeć tylko jak zostało prawo skonstruowane, beznamiętnie patrzeć – sprzedajemy wszystko. Nie zastanawiamy się nad tym zupełnie, tylko leci do sprzedaży. Dziękuję i przepraszam bardzo za tą dygresję, ale jestem posłem, więc musiałem to wypowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Lamczyk, proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem wrócić do tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji, mianowicie nieruchomości. W związku z tym mam pytanie do pana ministra, co z terenami zamkniętymi? Bo – jak wiemy – w planach przestrzennego zagospodarowania są tzw. białe plamy i załóżmy, że kolej mogłaby wydzierżawić dużo obiektów kolejowych, ale w tej chwili nie można, ponieważ jeśli chce się zmienić użytkowanie danego obiektu, to są problemy.

Chciałem pomóc firmie, która zamierzała wydzierżawić budynek przemysłowy, który niszczeje, ale niestety wojewoda miał związane ręce, ponieważ były to tereny kolejowe zamknięte, a można by ten obiekt wydzierżawić.

Drugie pytanie też do pana ministra, co z ośrodkami wypoczynkowymi? Chodzi mi o ośrodek w centrum Szwajcarii Kaszubskiej – Wierzyca. Ten ośrodek niszczeje. A nie tak dawno jak był dzierżawca, kolej poniosła tam duże nakłady na uruchomienie kotłowni olejowej, nowego systemu grzewczego. W tej chwili miałem skargę w tej sprawie. Wiem, że nowa kotłownia jest rozmrożona, grzejniki są rozmrożone, obiekt jest zniszczony, część się spaliła. Kto ponosi odpowiedzialność za obiekty wypoczynkowe, które są obiektami również kolejowymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jak wcześniej państwu powiedziałem, dzisiaj w porządku dziennym Sejmu jest informacja dzisiaj bieżąca, w której pan minister Massel musi wziąć udział. Prosiłbym, żeby odnieść się do wypowiedzi posłów i wtedy kontynuowalibyśmy odpowiedzi napytania, które padły na poprzednim posiedzeniu.

Proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Z całą powagą przyjmujemy wypowiedzi posła Tchórzewskiego odnośnie prywatyzacji, zwłaszcza PKP Cargo. Stosowna informacja będzie przygotowana. Na następne posiedzenie za dwa tygodnie przyjdziemy z taką informacją. Przede wszystkim obecny będzie szef resortu.

Odnosząc się do tego, co podniósł poseł Lamczyk, po pierwsze – jeżeli chodzi o tereny zamknięte, zawsze istnieje możliwość wyłączenia danego terenu z listy terenów zamkniętych. Robimy to na odpowiednio przygotowany wniosek. Po drugie – w świetle zmienionych uregulowań prawnych, jednak władztwo planistyczne gmin obejmuje również tereny zamknięte, przynajmniej jeżeli chodzi o tereny kolejowe, więc także można to robić. Jeżeli są problemy w jakiś konkretnych przypadkach prosimy o wskazanie, to pomożemy.

A jeżeli chodzi o ośrodek w Wierzycy, to myślę, że PKP SA udzieli panu posłowi stosownej odpowiedzi. Dziękuję państwu za uwagę. Naprawdę muszę lecieć, z uwagi na szacunek dla pań i panów posłów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Panie pośle, rzeczywiście kolejowe tereny zamknięte podlegają działaniom planowania przestrzennego samorządów. Ta zmiana została wprowadzona w 2010 r. w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Natomiast prawdopodobnie chodziło panu o to, że na działania inwestycyjne – tak? – trzeba uzyskać od wojewody zgodę, pozwolenie na budowę czy decyzję o warunkach zabudowy na terenach zamkniętych. Zapewne o to panu chodziło. (wypowiedź poza mikrofonem)

Przy zmianie sposobu użytkowania wymagana jest również decyzja wojewody. Ale takie rzeczy się zdarzają. Wojewodowie wydają zgody na zmiany sposobu użytkowania, modernizacje, przebudowę, rozbudowę. Jeśli jest jakiś problem, to rzeczywiście proszę zasygnalizować. Będziemy rozmawiali z wojewodą.

Jeśli chodzi o Wierzycę, jest to ośrodek wypoczynkowy, wykorzystywany niegdyś jako szkoleniowy. Utracił swoją funkcję. Przeznaczyliśmy go do sprzedaży. Spółka Natura Tour nie była zainteresowana prowadzeniem tego ośrodka z uwagi na, widocznie, może nieodpowiednie walory. W każdym razie nie była zainteresowana prowadzeniem, kontynuacją działalności w tym ośrodku. W związku z tym byliśmy zmuszeni przygotować nieruchomość do obrotu. Chcemy ją sprzedać. Już dwukrotnie ogłaszaliśmy przetarg. Na razie bezskutecznie. Nie jesteśmy firmą, która prowadzi działalność tego typu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli dyrektor pozwoli, mamy tłusty czwartek, więc prezydium zadbało, żeby ten tłusty czwartek był godny.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Nie jest to wada prawna. Proszę pana, sprzedajemy nieruchomości wyłącznie w trybie przetargu, więc tego typu rozmowy...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale szanowni państwo, proszę o spokój. Pozwólmy kontynuować pani dyrektor. Rozumiem, że pani wyczerpała swoją wypowiedź. Tak? Nie ma pytań w tej sprawie?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Mam jeszcze pytanie do pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Ten ośrodek z dnia na dzień coraz bardziej jest niszczony. Kto ponosi odpowiedzialność za to wszystko? Myślę, że gdyby prokurator wszedł na ten teren, to miałby dużo pracy. Natomiast, jeżeli nie ma nabywcy, to czy nie warto wystąpić do gminy o przekazanie tego ośrodka. Wiem, że są problemy z gruntami. Jakieś grunty są prywatne. A lokalizacja jest bardzo istotna. Bo tam obok wyciągu narciarskiego i jest szlak Jezior Raduńskich. Nie ma problemu z lokalizacją. Dzierżawca na tym zarabia pieniądze, ale jak kolej zażyczyła sobie większe kwoty, to stało się jak się stało.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Czy pani dyrektor chciała coś więcej dodać do wypowiedzi pana posła Lamczyka?

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Panie pośle, kolej jest zobowiązana przepisami prawa do stosowania określonych procedur, jeśli idzie o zbywanie nieruchomości. No nie jest tak, że kolej zażyczyła sobie większej kwoty. Kolej posługuje się operatem szacunkowym, który określa wysokość ceny rynkowej. Tak prowadzimy postępowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze w sprawie tych wszystkich pytań, które były zadane na poprzednim posiedzeniu państwo chcielibyście zabrać głos?

Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego MTBiGM Tomasz Warsza:

Wyczerpaliśmy listę pytań, poza prywatyzacyjnymi wyczerpaliśmy. Skoro odpowiedzi na pytania prywatyzacyjne ma kompleksowo przedstawić nasz główny minister, to byłoby lepiej, gdyby kwestia paktu gwarancyjnego była przez naszego głównego ministra przedstawiona Komisji, jeżeli pan przewodniczący zgodzi na takie rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Sytuacja zawsze jest dynamiczna. Nigdy nie jest taka, jaką zaplanowalibyśmy sobie do końca. Na poprzednim posiedzeniu już po wypowiedziach strony społecznej mówiliśmy, że będziemy chcieli na dzisiejszym posiedzeniu uzyskać pewne odpowiedzi. Dwa dni temu spotkaliśmy się z ministrem Nowakiem, który przyjął zaproszenie na nasze posiedzenie. Temat poruszony przeze mnie na początku został poruszony dokładnie w wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Znamy oczekiwania strony społecznej, bo państwo – za co dziękuję – przekazali nam całość dokumentacji w tej sprawie. Zatem chcielibyśmy, aby na posiedzeniu za dwa tygodnie minister w sposób jasny, czytelny, klarowny odpowiedział jak do końca będzie wyglądał proces prywatyzacyjny PKP Cargo. Tym bardziej, że istnieje niepewność dotycząca podpisanych wcześniej ustaleń pomiędzy ówczesnym ministrem infrastruktury a stroną społeczną. I pewne decyzje, które są związane z funkcjonowaniem okrągłego stołu, i wiele innych kwestii. Jest pytanie, czy to będzie kontynuowane. To jest pytanie ze strony społecznej. Chcielibyśmy, żeby pan minister odniósł się do tego. Myślę, że dla dobra sprawy. Strona społeczna przecież ten problem podnosi. A tak jak powiedział pan przewodniczący Tchórzewski, nam też zależy, żeby cały proces odbywał się w pełnym spokoju, a nie w jakimś rozgardiaszu czy przy jakiś protestach. Przecież to oczywiste.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Myślę, że minister na pewno przyjdzie przygotowany na spotkanie i przedstawi stanowisko.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chcielibyśmy, żeby ten temat w sposób szczególny został uwzględniony. Tym bardziej, że mamy ze strony społecznej takie oczekiwania w stosunku do nas kierowane.

Zaraz wam udzielę głosu. Oczywiście nie ma problemu.

Czy są jeszcze pewne kwestie, na które chcielibyście państwo odpowiedzieć?

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Nie. Sądzimy, że wyczerpaliśmy temat.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. Jeszcze pan poseł Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Na poprzednim posiedzeniu, na którym zajmowaliśmy się tą sprawą, mówię o nieruchomościach, padło też pytanie o stadion Warmii w Olsztynie. Nie wiem, czy pani dyrektor jest przygotowana. Jeżeli nie, to może w jakimś innym trybie o tym porozmawiamy. Może wspólnie z panem prezydentem Olsztyna, aby spróbować jakoś załatwić sprawę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Rzońca. Momencik, pani dyrektor. Było jeszcze zgłoszenie pana posła Rzońcy. Ale niezwiązane z tematyką? To proszę teraz powiedzieć, bo później chciałbym oddać głos stronie społecznej.

Informuję, że 2 lutego br. ręce przewodniczącego Komisji wpłynęło pismo, w którym Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy zwraca się do przewodniczącego Komisji o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia sejmowej komisji, którego tematem będzie prywatyzacja spółki PKP Cargo. Chciałbym to tak zrealizować, że oczywiście były pewne wypowiedzi na poprzednim posiedzeniu, które poświęcone było gospodarce nieruchomościami w Grupie PKP SA. Mam nadzieję, że strona społeczna będzie chciała dzisiaj powiedzieć też kilka zdań na ten temat. Podsumowalibyśmy to posiedzeniem, na którym obecny będzie minister Nowak, który udzieli odpowiedzi w tej sprawie. Będzie

możliwość zadania pytań również przez stronę społeczną. Myślę, że to będzie właściwe zrealizowanie również oczekiwania strony społecznej.

Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Trochę nie do końca w temacie, ale bardzo dziękuję za głos. Panie przewodniczący, dziwne rzeczy dzieją się w spółce Przewozy Regionalne. Mianowicie, marszałkowie województw powołują spółki konkurencyjne wobec Przewozów Regionalnych. Chciałbym, żebyśmy odnieśli się do tego jako osoby, które odpowiadają też za majątek Skarbu Państwa.

Kiedyś wydzielono taki podmiot jak Przewozy Regionalne, a dzisiaj są Śląskie Koleje, jakieś Gdańskie, Pomorskie Koleje, itd. Co z tym mamy zrobić? To jest pytanie w tzw. sprawach różnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że ze strony pań i panów posłów nie ma więcej pytań w tej części. Tak? Proszę, bardzo.

Ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Jeśli można, tylko dwa krótkie pytania dotyczące nieruchomości. Nie mam przed sobą tego materiału sprzed dwóch tygodni. Jeżeli pamiętam, to 4% nieruchomości, to jest ta część, gdzie wnioski do wojewodów są przygotowane. Nie pamiętam, ile to jest procent, ale to jest ta resztówka. Pan minister mówił dzisiaj na posiedzeniu Komisji, że są to te sprawy najtrudniejsze. Rozumiem. Ale czy to są tereny cenne pod względem gotówki, która może spłynąć do PKP, czy mało atrakcyjne, gdzieś poza terenami np. zurbanizowanymi, gdzie chętnych do nabycia może być niewielu.

I druga sprawa – kiedy w poprzedniej kadencji były posiedzenia Komisje poświęcone sprzedaży nieruchomości, mówiliśmy przez cztery lata o nowelizacji ustawy, która wprowadzałaby tzw. pojęcie warstw własności. To też mogłoby być przydatne dla kolei. Np. sprzedaż gruntu pod którym jest linia kolejowa, co dzisiaj jest niemożliwe. Pytanie, co z tymi zmianami w prawie? Bo wydaję się, że chociażby w Warszawie, wzdłuż Al. Jerozolimskich tkwi dosyć mocny potencjał, finansowy zastrzyk dla PKP. Na jakim to jest etapie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To jeszcze w tej części proszę o odpowiedzi – na ile państwo będziecie mogli odpowiedzieć – na pytania panów posłów i pana Furgalskiego. Później poproszę stronę społeczną.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Zaczynając od ostatniego pytania, czyli o prawo tzw. warstwowe, to w zeszłej kadencji Sejmu na poziomie rządu toczyły się dyskusje na ten temat. My jako sektor kolejowy nie możemy stworzyć własnej ustawy. Tutaj była dyskusja między ministrem Dziekońskim a Ministerstwem Sprawiedliwości, pewne prace trwały. Na chwilę obecną nie wiemy, czy one się toczą, czy nie. Jesteśmy w stanie przekazać informację, czy resort uczestniczy w takich pracach czy tylko Komisja Kodyfikacyjna przy ministrze sprawiedliwości zajmuje się tą kwestią. Udzielilibyśmy informacji w trybie pisemnym.

Jeżeli chodzi o kwestię nieuregulowanych stanów prawnych nieruchomości, część to są nieruchomości cenne w centrach miast, często są zarówno wnioski ze strony samorządów o komunalizację tych nieruchomości, z drugiej strony wnioski PKP o uwłaszczenie. Natomiast część tych nieruchomości nie posiada dużego potencjału komercyjnego. Nie wiem, czy pani dyrektor posiada szczegółowe informacje? Tak? To poproszę.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Akurat zajmuję się, w dużej mierze, tego typu problemami, więc rzeczywiście mogę wręcz służyć przykładami. Te tzw. resztówki to oczywiście są głównie tereny zurbanizowane. To jest Warszawa, Gdynia i Małopolska.

W Warszawie przytoczyć mogę parę przykładów. Uwłaszczamy, składaliśmy wniosek lata temu o uwłaszczenie tzw. obszaru w obrębie Czyste. Jest to teren stacji Warszawa Zachodnia. Miasto prawie kończy postępowanie zmierzające do przyjęcia planu zagospodarowania. Niestety, pojawiły się roszczenia. W uzgodnieniu z wojewodą dokonaliśmy

wydzielenia geodezyjnego po granicy roszczeń, żeby uwłaszczyć się na reszcie. W międzyczasie pojawiły się kolejne roszczenia kolejne. Zrobiliśmy kolejny projekt podziału. Teraz po raz trzeci podchodzimy do sprawy. Tak mniej więcej toczą się sprawy. Uregulowania prawne przesądziły o tym, że wszędzie tam, gdzie pojawiają się roszczenia byłych właścicieli lub ich spadkobierców, wszelkie postępowania administracyjne i sądowe podlegają zawieszeniu. To jest jedna kwestia – sytuacje gdy odraczany jest termin wydawania decyzji potwierdzającej prawa PKP do nieruchomości związanej z roszczeniami.

Ale mamy jeszcze jeden problem – decyzje już wydane w latach 90-tych. W chwili obecnej podejmowane są postępowania i stwierdza się nieważność wydanych już decyzji z powodów zgłoszonych roszczeń ze stwierdzeniem, że decyzje uwłaszczeniowe zostały wydane z naruszeniem praw osób trzecich. Czyli sprawy zakończone dawno wracają niestety do obróbki. Ostatni przypadek – to jest teren CMTK, czyli Instytutu Kolejnictwa.

Panie pośle, stadion Warmii – to przypadek wyjątkowo skomplikowany i wyjątkowo pechowy, bo trzykrotnie osiągano porozumienie, co do przekazania praw do tej nieruchomości i trzykrotnie z powodów niezależnych od stron, które się domawiały, wykonanie tych ustaleń stało się niemożliwe. Po raz pierwszy – z tego względu, że ZUS, wobec którego PKP SA posiadała pewne zobowiązania przeterminowane obciążył nieruchomość hipoteką, ze zdjęciem której wojowaliśmy bodaj cztery lata. Najpierw musieliśmy wygrać proces sądowy z ZUS-em, bo to była ta sprawa. I dopiero wtedy ZUS wydał zgodę na wykreślenie tej hipoteki. Później była jeszcze dwukrotnie powtórka – że tak powiem – podobnego działania.

Wiem, że to jest problem. Swego czasu również ja włączałam się w rozmowy z prezydentem na ten temat. Myślę, że udzielimy po prostu wszechstronnego wsparcia Oddziałowi w Gdańsku i państwu w Olsztynie, żeby doprowadzić do końca te sprawy. Tyle mogę powiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję.

Niech pan włączy mikrofon.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Odnośnie Przewozów Regionalnych i tworzenia spółek samorządowych przewozowych, trudno nam jako administracji rządowej odpowiadać za działania władzy samorządowej. Nie mamy na to wpływu. Sama nazwa wskazuje, że one są samorządne. Możemy dyskutować. W ramach szczytu kolejowego dyskutujemy w tej sprawie. Na wniosek strony społecznej wystąpiliśmy do wszystkich marszałków województw, żeby udzielili nam informacji czy zamierzają rozwijać taką działalność czy tworzyć własne spółki. Większość marszałków już nam odpowiedziało. Będziemy mieć kompleksową informację na ten temat. Możemy się nią podzielić nie tylko ze stroną społeczną, ale również z Komisją Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Będziemy oczekiwać na ten materiał.

Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w pierwszej części posiedzenia Komisji kierowałem pytania do pana ministra w sprawie zastępstwa procesowego, wynajmu kancelarii prawnych, które przygotowały w zastępstwie procesowym wniosek do sądu o utajnienie raportu Najwyższej Izby Kontroli. Sąd ostatecznie „zaaresztował” część raportu, po czym sąd drugiej instancji uchylił pierwszą decyzję.

Zadałem następujące pytania: jakie są koszty zastępstwa procesowego, przygotowania tego wniosku i prowadzenia sprawy? Prosiłem o podanie konkretnych wartości. Dlaczego zrezygnowano z wykonania tego obowiązku przez prawników zatrudnionych przez PKP SA? Jaki był powód, że wykonaliście państwo taki ruch niebywały, bezprecedensowy. Przypomnę instytucja kontrolowana przez państwo wystąpiła do sądu, ażeby utajnić efekt kwerendy kontroli państwowej w tejże instytucji państwowej kontrolowa-

nej przez państwo? Rzecz bez precedensu. Skąd taki pomysł? Nie będę tu używał żadnego z przymiotników na określenie tego pomysłu.

Kolejne pytanie, na które też liczę na odpowiedź. Z jakiego powodu odstąpiono egzekucji 7 mln zł od podmiotu, który był stroną... Była odpowiedź. Przepraszam bardzo. Nie mogłem być na pierwszej części naszego dzisiejszego spotkania. To bardzo proszę w takim razie o informację dotyczącą wszystkich kosztów zastępstwa procesowego, także powodów, dla których wystąpiliście państwo do Najwyższej Izby Kontroli, przepraszam do sądu, aby uniemożliwić upublicznienie efektu kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Rozumiem, że wyczerpały się dodatkowe pytania. Mamy następne posiedzenie o godzinie 11.15. A jak powiedziałem, chciałem żeby strona społeczna jeszcze zabrała głos. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

To jest pytanie bezpośrednio do spółki. To spółka podjęła taką decyzję, nie minister. Poprosiłbym panią dyrektor o udzielenie odpowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Rozumiem, że pan minister kompletnie nie wiedział o tym, że spółka występuje do sądu, aby utajnić raport Najwyższej Izby Kontroli.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Nie posiadałem tej wiedzy, a czy minister taką wiedzę posiadał, to trudno powiedzieć. Nie wiem wszystkiego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Kto może odpowiedzieć na to pytanie?

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Tomasz Warsza:

Na to pytanie może odpowiedzieć minister – czy taką wiedzę posiadał, czy nie posiadał. Natomiast działanie w zakresie ochrony interesów prawnych podmiotu gospodarczego podejmuje zarząd, a nie jego właściciel. Takie są zasady.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem. W takim razie dziękuję panu. Uściślę jeszcze pytanie albo uzupełnię pytanie i bardzo proszę aby, w imieniu spółki, padła odpowiedź czy konsultowano decyzję wystąpienia do sądu z ministerstwem, czy też była to autonomiczna decyzja zarządu spółki? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu PKP SA Teresa Pyzik:

Mam prośbę i propozycję. Może spółka PKP SA lub zarząd spółki PKP SA udzieli odpowiedzi Komisji w formie pisemnej, ponieważ nie dysponuję na dzisiaj wiedzą, czy takie posunięcie było konsultowane z resortem i ministrem. Nie mam również wiedzy na dzisiaj, jakie były faktyczne koszty zastępstwa procesowego w tym postępowaniu.

W uzupełnieniu tego, co powiedziałam wcześniej – nieuprawnionym jest twierdzenie, że 7 mln zł to była należność wynikająca z odszkodowania PKP. To nie jest prawda. Natomiast informacja, która zawierała, to co zawierała, sugerowała czy też wręcz wydawała wyrok, przesądzała o tym, że jest wina. W związku z tym, bardziej właściwym niewątpliwie jest postępowanie prowadzone obecnie przed prokuraturą w sprawie. W trakcie tego postępowania oczywiście wyjaśnione zostaną wszystkie okoliczności dotyczące sprawy. Wtedy okaże się, czy rzeczywiście jest to zaniechanie, wina, naruszenie interesu PKP SA. Przekażę sprawę zarządowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że to jest dobra propozycja. Mam nadzieję, że forma pisemna odpowiada panu przewodniczącemu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mogę powiedzieć, iż uznaję, że państwo unikacie odpowiedzi na to pytanie. Ponieważ to pytanie można odczytać w biuletynie, sporządzonym po posiedzeniu Komisji przed dwoma tygodniami. Mogę to zacytować. Mam ten biuletyn przed sobą. Bardzo precyzyjnie określiłem tam pytanie dotyczące powodów skierowania wniosku do sądu oraz kosztów zastępstwa procesowego. Także dwa tygodnie temu odwoływałem się do prawdopodobnych kwot, które państwo uiściliście, bo wiem, że to jest jedna z najdroższych kancelarii prawnych w Warszawie, która przygotowywała ten wniosek. Za godzinę pracy winszuje sobie kilkaset dolarów czy oiro, przepraszam, euro. Prosiłem o precyzyjne podanie tych kwot. Ale przede wszystkim powodów, dla których państwo wystąpiliście do sądu, bo to jest postawa skandaliczna. I powodów, dla których odstąpiono od egzekucji należnej kwoty.

Na sali jest przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Myślę, że odniesie się do wypowiedzi pani dyrektor, co do informacji zawartych w raporcie, o którym mówimy. Jeżeli dzisiaj nikt nie jest w stanie udzielić odpowiedzi na to pytanie, to proszę określić do kiedy w formie pisemnej ta odpowiedź zostanie nam przekazana. Bo rozumiem, bez określenia terminu będziemy czekali być może tydzień, być może dwa, być może jeszcze dłużej. Jeżeli w dwa tygodnie po zadaniu pytania państwo nie jesteście jeszcze przygotowani na odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Odniosę się do wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego, który mówił o tym jak ważne problemy występują tej chwili, jeżeli chodzi o prywatyzację w ramach Grupy PKP SA. Mówiliśmy o Cargo, mówiliśmy o wielu miliardach, które są z tym związane, o problemach wielu tysięcy osób. Proponuję, może zostawmy temat 7 mln zł. Zgadzam się z pytaniami, które zadał pan przewodniczący Adamczyk. Poprosimy o precyzyjną odpowiedź. Dajmy sobie miesiąc czasu na to, żebyście państwo ją we właściwy sposób przygotowali. Proszę? Za długo, czy za krótko?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam, myślę, że tę informację można uzyskać drogą telefoniczną. Ale rozumiem, że potrzebna jest rozmowa z pracownikiem działu księgowości, działu finansowego. Zostaną podsumowane faktury za usługi. Jak długo może trwać sumowanie wartości faktur, lub odczytanie wartości jednej faktury, jeżeli uiszczono opłatę jednorazowo? Oczekuję, że do dwóch tygodni do Komisji zostanie skierowana konkretna odpowiedź precyzująca wartości.

Natomiast panie przewodniczący, 7 mln zł kwota nie jest zbyt wielka. Przywołam jeszcze raz przykład. Pan mówi, że w porównaniu do wielkości, o których dzisiaj rozmawiamy...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przerwę, ponieważ – z całym szacunkiem dla pana przewodniczącego – nie uczestniczy pan od początku w posiedzeniu Komisji, dlatego źle pan interpretuje moją wypowiedź. Jestem zwolennikiem tego, żeby była konkretna i precyzyjna odpowiedź na pańskie pytanie. Natomiast następne posiedzenie zaczynamy o godzinie 11.15 i chciałbym dać trochę czasu stronie społecznej. Chodzi mi tylko o to, żebyśmy nie dyskutowali o tym problemie, który pan porusza przez pół godziny bez dania szansy wypowiedzi stronie społecznej. Bardziej odnoszę się do wypowiedzi, którą tu dzisiaj wygłosił przewodniczący Tchórzewski. Idąc za tokiem myślowym przewodniczącego Tchórzewskiego, chciałbym dać głos stronie społecznej. Tylko tyle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zgadzam się. W związku z tym oczekuję na pisemne odpowiedzi na pytania, które zadałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Tym bardziej, że pani dyrektor – doskonale to rozumiem – nie jest członkiem zarządu Grupy PKP SA i nie może odpowiedzieć w sposób, który mógłby być później interpretowany przez nas jako ostateczny. I nawet nie powinna. Dlatego rozumiem wypowiedź pani dyrektor i to jest właściwy kierunek, jedyny możliwy tutaj.

Ze strony przedstawiciela rządu pana dyrektora mamy wypowiedź, że rząd nie miał w zasadzie żadnej informacji na ten temat. Pan dyrektor nie musi wiedzieć jaką wiedzę ma pan minister.

Padło już kilka zdań padło na temat prywatyzacji PKP Cargo. Jest pan dyrektor, który zapewne będzie uczestniczył w przygotowaniu następnego posiedzenia. Będziemy gościć pana ministra Nowaka i na pewno różne pytania padną na spotkaniu z panem ministrem Nowakiem. Chciałbym, żebyście powiedzieli kilka zdań, żebyśmy mieli pewną jasność oczekiwań strony społecznej.

Proszę bardzo. Kto pierwszy? Proszę bardzo.

Członek prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Jacek Prętki:

Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, w tym piśmie w szczególności zwracamy uwagę na sposób, w jaki ustaliliśmy z rządem – to było w poprzedniej kadencji, ale z rządem tej samej koalicji, która obecnie funkcjonuje – warunki dotyczące prywatyzacji. Chcieliśmy na początku zaznaczyć, ze związki zawodowe są przeciwne jakiejkolwiek prywatyzacji majątku Skarbu Państwa, w szczególności spółki PKP Cargo, która jest jednym z rodzynków i drugim przewoźnikiem w Europie.

Jeśli w poprzedniej kadencji rząd postanowił, iż obrał kierunek prywatyzacji, sprzedając 50% plus 1 akcję, to związki zawodowe ze swojej strony musiały zabezpieczyć prawa pracowników w formie paktu gwarancji pracowniczych. Zakończyliśmy prace nad paktem gwarancji pracowniczych. Wystosowaliśmy pismo do właściciela, do zarządu, że jesteśmy gotowi podpisać ten pakt.

Na jednym ze spotkań – z zarządem, z nim negocjujemy, bo taka formuła została wybrana – otrzymaliśmy informację, że właściciel przekazał zarządowi wytyczne, iż w niektórych punktach nie zgadza się. Usiedliśmy do rozmów. Ale – to, co powiedział pan poseł Tchórzewski – cały czas podkreślamy argument dotyczący nieruchomości i aportów. Nie mamy nic, oprócz budynków administracyjnych. Nie mamy uwłaszczonych hali produkcyjnych. Nie mamy ich wprowadzonych aportem.

Słuchałem wypowiedzi o Przewozach Regionalnych dotyczących nieruchomości. Po całym procesie jeszcze dawaliśmy majątek. Albo jest przygotowany, że możemy objąć udziałami. To wygląda w ten sposób. Pan poseł wymienił trzy zainteresowane firmy zewnętrzne – niemiecką, czeską, francuską. Ale na rynku kolejowym są dzisiaj jeszcze cztery fundusze inwestycyjne. Tego nikt nie dementuje. Jednym z nich jest Bridgepoint, który – jak sobie państwo przypominają – kupił CTL za 1,5 mld.

Co się teraz dzieje? Nam proponuje się dopisanie punktu, iż pakt może być wypowiedziany w sytuacji, kiedy liczba przewozów PKP Cargo spadnie – porównując kwartał do kwartału – o 15%. Chciałem zauważyć, że ten kwartał jest też szczególny. Bo liczba przewozów spadła nie ze względu na brak umów, tylko z powodu warunków atmosferycznych. Ładunki są zamarznięte, zwłaszcza kamień z Dolnego Śląska. To nie jest nasza wina. Ale w tym momencie można byłoby wypowiedzieć pakt, bo przekroczyliśmy 10 czy 15%., które miało być tam zapisane.

Inna ciekawa sprawa. Gdybyśmy to zapisali, to zabezpieczylibyśmy przyszłego inwestora. Szanowni państwo, czy to ma być pakt gwarancji przyszłego inwestora? O czym mówimy? Czy mamy zabezpieczać tego, który coś kupuje? Wiedzieliście państwo kiedyś taką sytuację? A widzieliście państwo pakt gwarancji pracowniczych, w którym zapisane jest, że można go wypowiedzieć? Niedawno wypowiedziano nam ponadzakładowy układ zbiorowy pracy.

Szanowni państwo, nie godzimy się na jakiekolwiek wypowiedzenie czegokolwiek. Nie podpisujemy się pod tym. Jeżeli zapisane jest, że gdy w Cargo spadną przeładunki, a załóżmy, iż kupił to Bridgepoint, który posiada swoją spółkę CTL, to przełoży ładunki do swojej drugiej spółki i spadnie liczba naszych przewozów. Liczba przewozów na rynku nie spadnie. Spadnie w Cargo. Ale ten sam towar zostanie przewieziony przez tego samego właściciela, tylko przez inną spółkę. Nam wypowie się pakt gwarancji pracowniczych. Wyrzucimy 24 tys. ludzi na bruk. Zasłużyliśmy na to? Mieliśmy 42 tys. ludzi. Poświęciliśmy swoje premie, część swojego wynagrodzenia, aby wyjść z kryzysu. Z nami nie rozmawia się. Tak nas się traktuje.

Sprzeciwiam się temu. Jedna wpadka dotycząca służby zdrowia. Druga wpadka dotycząca internautów. Nie prowadzi się konsultacji. Pytam, z kim ze strony społecznej strona rządowa prowadzi konsultacje? Czy jesteśmy aż tacy „be”? Jeżeli na posiedzeniu Komisji Trójstronnej mówi się nam, że pana ministra konstytucyjnego – powołanego do tego – nie interesuje to, co powiedział poprzedni minister konstytucyjny, to gdzie jesteśmy, do czego wracamy?

Kontynuacja. Nawiążę do Przewozów Regionalnych. To ten rząd w minionej kadencji przejął kontynuację poprzednika. To był zaszczyt, że to, co przygotował poprzedni rząd – PiS i innych koalicjantów – ten rząd przejął. Zrobiliśmy to w odniesieniu do Przewozów Regionalnych, żeby uratować pozostałe spółki. To był sposób oddłużenia, aby Cargo, PLK, Energetyka mogły otrzymać pieniądze. I to niemałe.

Dzisiaj 3 mld zł. Spytajcie się, dlaczego Niemcy odłożyli proces prywatyzacji? Pierwszy przewoźnik. Francja się sprywatyzowała? Nie. Sprywatyzowały się Austro-Węgry. Kiedyś po prostu razem, bo mieli jednego wspólnego cesarza, czy króla. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję.

Proszę bardzo, następny mówca.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek :

Nie będę mówił o kwestiach prywatyzacji spółki Cargo, jeżeli temu ma być poświęcone następne posiedzenie Komisji. Przyznam się szczerze, że jestem trochę podbudowany, trochę na zasadzie przekory – „żeby sąsiadowi krowa zdechła”.

Od nowej kadencji jest całkowicie zerwany dialog społeczny z ministrem transportu. Nie było żadnego merytorycznego spotkania. Została utworzona jakby szklana kula, w której jest pan minister. On nie kontaktuje się i nie rozmawia ze związkami zawodowymi. Natomiast widzę, że również jeśli chodzi o Komisję Infrastruktury obecność ministra, pamiętam, że kiedyś, choć niewiele razy brałem udział w posiedzeniach, to była normalność. A dzisiaj urasta do jakiegoś wielkiego wydarzenia, że minister zechce zaszczycić parlamentarzystów swoją obecnością. To jest jakiś znak.

Nie wiem, co wydarzy się w ciągu najbliższych dwóch tygodni, jeżeli chodzi o Cargo. Sytuacja jest rzeczywiście bardzo zapalna. Dostarczyłem dzisiaj państwu dokumenty, z których jasno wynika, że została zawarta umowa społeczna między stroną rządową, pracodawcami i związkami zawodowymi na temat formy negocjacji paktu gwarancji pracowniczych, a także porozumienia, które mówiły do czego mają prawo związki zawodowe. W tej chwili nie ma paktu gwarancji pracowniczych, co więcej – wysyłane są instrukcje od właściciela do zarządu Cargo, które mają wprowadzić takie zapisy paktu gwarancji pracowniczych, aby był on niemożliwy do podpisania. Z drugiej strony – są zapowiedzi uruchomienia analizy *due diligence*, która niejako całkowicie sparaliżuje proces negocjacji. Wynika to z tych dokumentów.

W spółce PKP Cargo powstał komitet protestacyjno-strajkowy. On jest na szczeblu centrali i na szczeblu zakładów. Deklarując wolę negocjacji paktu gwarancji pracowniczych, jednocześnie wyraźnie wskazujemy, że jak gdyby dysponentem tego komitetu, a bardziej daty uruchomienia strajku generalnego jest pan minister Nowak. To on zdecyduje, czy i kiedy ten strajk będzie uruchomiony. On zostanie natychmiast podjęty w sytuacji, gdy zostanie uruchomiona analiza własna potencjalnych inwestorów, bez zawarcia paktu gwarancji pracowniczych. To będzie przełomowy moment.

Mam prośbę do prezydium Komisji. Jeżeli jest to możliwe, to bardzo serdecznie prosiłbym, aby przyszłe posiedzenie Komisji z udziałem pana ministra, poświęcone procesom prywatyzacji w Grupie PKP było tak zaplanowane, abyśmy nie byli strasznie determinowani czasem i żebyśmy mogli rzeczywiście w pełni poinformować parlamentarzystów o sytuacji.

Jeśli chodzi o procesy prywatyzacyjne, to już zostały zerwane ustalenia zespołu trójstronnego ze względu na to, iż uruchomiono analizę własną potencjalnych inwestorów w firmie Telekomunikacja Kolejowa, bez zawartego paktu gwarancji pracowniczych. Jak sami państwo przeczytacie w ustaleniach zespołu trójstronnego, ta spółka również podlegała tym kwestiom.

Wracając do przedmiotu dzisiejszego posiedzenia, nie chcę przypominać kwestii, o której mówiłem na poprzednim posiedzeniu, dotyczącej majątku PKP. Proces prywatyzacji, sprzedaży itp. nie został prawnie przygotowany tak, żeby ułatwić kwestie uwłaszczeń majątkowych. Natomiast chcę zwrócić uwagę na to, co ujawniło się również na dzisiejszym posiedzeniu, kiedy wyraźnie widać, że sprawa majątku i zbywania majątku jest strasznie skomplikowana i zawiła. Na pierwszy rzut oka widać, że te sprawy w jakiś sposób nie idą. Ale nie idą dlatego, że jest niedookreślona funkcja i rola PKP SA jako spółki Skarbu Państwa.

Jeśli pan minister powołuje się na decyzje ustawodawcy z 2000 r., że należy przeprowadzać prywatyzacje, to również w 2000 r. określono, że spółka PKP SA ma być „chorą matką", która urodzi zdrowe dzieci. Spółka PKP SA miała być swoistym likwidatorem zbędnego majątku PKP. Miała być nastawiona na sprzedaż i praktycznie miała rozwiązać się. Natomiast przez 12 lat spółka PKP SA stała się samonapędzającym mechanizmem, co więcej – z ostatniego pisma ministra Nowaka skierowanego do Rady Nadzorczej PKP SA wynika, że spółka PKP SA ma być kluczową firmą, która zabiega o rozwój spółek Grupy PKP. Dlatego potrzeba uruchomić z PKP SA kolejne publiczne pieniądze na wynajęcie zewnętrznej firmy, która będzie oceniała przyszłych kandydatów na członków zarządu PKP SA i – z pominięciem ustawy kominowej – ustalała wynagrodzenia dla zarządu poprzez kontrakty menedżerskie porównywalne na rynku.

Jest to szalenie niebezpieczne również w kontekście majątkowym. Ta firma ma być likwidatorem. A pan minister ma inne plany wobec niej, ona ma zajmować się rozwojem firm Grupy PKP. To jest nieporozumienie. Myślę, że aby rozstrzygnąć kwestie majątkowe i je przyśpieszyć, trzeba rozstrzygnąć, jaka jest rzeczywista rola samej PKP SA. Skoro kontrakty menedżerskie, rozwój, a 15 minut wcześniej Rada Nadzorcza PKP przyjmowała plan działalności spółki na następne lata, gdzie określono, że większość spółek Grupy PKP zostanie sprywatyzowana na przełomie 2012 r. i 2013 r., to pojawia się pytanie, jakimi spółkami będzie zarządzała Centrum Szkolenia, Natura Tour itd.? Stąd te kontrakty menedżerskie? Nie rozumiemy tego. Cieszę się, że może – jeżeli pan przewodniczący i Szanowna Komisja pozwoli nam wziąć udział w spotkaniu za dwa tygodnie – będzie okazja zadać pytanie panu ministrowi, o co w zasadzie chodzi i jaka ma być rola PKP SA.

Jeśli chodzi o spółkę Przewozy Regionalne, to spodziewałem się odpowiedzi, której udzielił pan minister, że to nie jest sprawa ministerstwa, bo jest usamorządowienie. Ale przepraszam bardzo, rząd jest autorem procesu usamorządowienia i rząd odpowiada za politykę transportową państwa. Niestety, przy powoływaniu spółek samorządowych, wojewódzkich panuje totalny chaos. Nie można od tego umywać rąk.

Zgłosiłem do prokuratury wiele spraw związanych z procesem powoływania spółek wojewódzkich. Ale niestety, prokuratura nie wszczęła żadnego dochodzenia, ze względu na to, że chyba uznała, iż nie jestem odpowiednią osobą, która może wnosić zastrzeżenia, również do przetargów itp. Powinny to zgłosić chyba Przewozy Regionalne. Miałem kilka telefonów z Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Odmówiłem, bo pan oficer chciał umawiać się ze mną w kawiarnianych warunkach. Nie chciałbym, aby za kilka lat znowu wyszła jakaś „afera teczkowa", jak będę się weryfikował. Dlatego nie zgodziłem się na tę współpracę. Ale myślę, że na poziomie parlamentu trzeba poświęcić więcej uwagi na to, co się dzieje. Bo to jest budowanie państwa w państwie. Jestem przekonany – mogę dostarczyć dowody – że są marnotrawione publiczne pieniądze. Ten proces trzeba unormować. Nie otrzepać ręce – jak to się mówi – że to nie nasza sprawa, lecz samorządu. Tylko rzeczywiście trzeba spojrzeć w ustawę. Trzeba ją znowelizować i ucywilizować w jakiś sposób proces transportu kolejowego.

Jest jeszcze jedno niebezpieczeństwo w tym temacie. Widzimy bardzo negatywne skutki procesu usamorządowienia Przewozów Regionalnych. Prasa, „Rynek kolejowy" donosi, że w zamiarach pana ministra Nowaka jest również usamorządowienie infrastruktury kolejowej. Jeśli to ma wyglądać tak, jak usamorządowienie Przewozów Regionalnych, to bardzo niepokoję się, jak to będzie funkcjonowało w przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, następny mówca.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:

Dziękuję bardzo. Koledzy już wyczerpali gros tematów. Miałbym konkretne zapytania. Mówiliśmy o prywatyzacji spółki TK Telekom, która jest naturalnym monopolistą dla Polskich Linii Kolejowych. Jak to będzie w przyszłości, kiedy cała sieć światłowodowa i – praktycznie – cała sieć łącznościowa jest w tej spółce. Czy tutaj dla zarządy infrastruktury nie powstanie niebezpieczeństwo w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, bo jeżeli to kupi prywatna firma, to może narzucać ceny i rozwiązania.

Druga sprawa, o której wspomniał kolega. Minister chyba daje bardzo zły przykład pisząc pismo do członków rady nadzorczej, mówiące o omijaniu ustawy kominowej, na co chciałbym zwrócić szczególną uwagę, gdyż to pismo zachęca do łamania prawa. Uważamy, że w sprawie zasad wynagradzania kadry zarządzającej jest to próba naruszenia prawa i ominięcia go. Może to wywołać bardzo negatywny skutek ze względu na to, iż minister konstytucyjny próbując obejść w ten sposób prawo daje bardzo zły przykład.

Chcielibyśmy dowiedzieć się, jaka jest podstawa prawna zawarcia kontraktu oraz kto wyda na to zgodę. Tu już jest konkretny przykład kontraktu menedżerskiego w Polskich Liniach Kolejowych. Na jakich zasadach i przez kogo został zawarty? Dlaczego ominięto prawo? W tym przypadku wyłoniono już nowego członka zarządu ds. ekonomicznych, który podobno – nie wiem – otrzymuje dwa wynagrodzenia. Czy to nie jest łamanie ustawy kominowej? To jest pytanie strony społecznej. Jeżeli tak jest, to można przypuszczać, że prowadzi konkurencyjną działalność w stosunku do spółki.

Nie chciałbym tutaj poruszać innych spraw, które są nagminnie łamane. Bo chociażby w spółce rada nadzorcza rozpoczęła postępowanie kwalifikacyjne na członka zarządu ds. pracowniczych, a takiego stanowiska nie było w regulaminie. Należałoby wyjaśnić, dlaczego przeprowadza się nabór na członka zarządu ds. pracowniczych, a to stanowisko nie jest wymienione w regulaminie, statucie czy innych dokumentach spółki.

Można by wiele mówić o kolejach śląskich. Przed usamorządowieniem sugerowaliśmy, czy nie dojdzie do tworzenia następnych regionalnych kolei. Ale tutaj cały czas ciśnie się na usta jedno pytanie – jaka jest polityka transportowa państwa w stosunku do przewozów pasażerskich w Polsce? Chciałbym przypomnieć, że przewozy pasażerskie w Polsce to nie tylko przewozy regionalne, koleje śląskie czy dolnośląskie, ale to są również przewozy intercity i międzynarodowe. I tutaj chciałbym uzyskać odpowiedź od ministerstwa. Pan minister na ostatnim spotkaniu cały czas wymijająco odpowiadał, traktując przewozy pasażerskie jako li tylko przewozy regionalne. A to nie są przewozy regionalne, tylko pasażerskie. Powinniśmy kompleksowo spojrzeć na ten temat.

Nie chciałbym mówić o stawkach dostępu czy innych sprawach. Prywatyzacja np. firmy Telekom może mieć również wpływ na stawki dostępu, gdyż podwyższy się cena pewnych usług. Należałaby odpowiedzieć na wiele kwestii.

Myślę, że tematem wiodącym – jeżeli będzie pan minister – powinna być nie tylko prywatyzacja jednej dużej spółki, ale w ogóle prywatyzacja i jaki cel będzie jej przyświecał w przyszłości, jaki chcemy mieć rynek transportowy w Polsce, jaką chcemy mieć politykę kolejową. To są pytania milowe o politykę transportową w Polsce. Możemy dzisiaj sprzedać jedną, drugą, trzecią firmę, tylko później kto w Polsce będzie miał na to wpływ?

Nie chciałbym powiedzieć, że nie będziemy mieć polskich kolei na ziemiach polskich. Albo tak jak niektórzy marszałkowie zrobili, że podzielili państwo na 16 województw. Cały czas podkreślam, że Polska składa się z 16 województw, a nie dzieli się na 16 województw. To jest różnica. Tym marszałkom i ministerstwu trzeba zadać to pytanie.

Nie chciałbym przedłużać, bo widzę, że patrzymy na czas. Jest wiele pytań strategicznych, na które mieliśmy odpowiedzieć na szczycie kolejowym. Dzięki m.in. panu przewodniczącemu ten szczyt doszedł do skutku. Mieliśmy mówić o polityce transportowej. Powstały zespoły. Moje obawy co do szczytu kolejowego po paru miesiącach okazały się słuszne. Po prostu przegadaliśmy pewien okres czasu, kiedy powinny być podejmowane decyzje w sprawie polskich kolei i polskiego transportu. Bo to stanowi dzisiaj *clou*

– decyzje, które powinny być podejmowane już dziś i w tempie. Nie odkładanie i dyskutowanie, bo cały czas dyskutujemy, a w infrastrukturze mamy zapóźnienia na naście lat, których dziś praktycznie nie możemy odrobić. Bo nie przekonam moich kolegów. Mówiło się o kontraktach wieloletnich na utrzymanie Polskich Linii Kolejowych. My tylko mówimy, a nic nie robi się w tym kierunku.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jest jeszcze jedno zgłoszenie – pana Marka Podskalnego i będziemy zamykać posiedzenie Komisji. Nie chciałbym później drugi raz podsumowywać. Nam też o to chodzi. Dlatego bardzo chętnie udzielam państwu głosu, żeby strona rządowa doskonale wiedziała jakie są niepokoje czy oczekiwania strony społecznej.

Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Marek Podskalny:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowne panie, szanowni panowie posłowie, przedstawiciele PKP i ministerstwa, chciałbym zabrać głos konkretnie w jednym temacie. Otóż, chodzi o temat przekazania majątku. Przepraszam, że jeszcze nie przedstawiłem się – Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i przedstawiciel załogi w Radzie Nadzorczej PKP Cargo SA.

Otóż, jest sprawa przekazania majątku. Pan wiceprzewodniczący Tchórzewski mówił o potencjalnych kwotach, jakie Skarb Państwa miałby uzyskać za sprzedaż PKP Cargo SA. Przepraszam za tezę, później ją rozwinę. Moim zdaniem, totalną głupotą jest sprzedawanie PKP Cargo SA bez przekazania majątku. Dlaczego? Otóż, PKP Cargo na chwilę obecną otrzymało 25 tys. m^2, oprócz tego dzierżawi od właściciela 136 lokalizacji – średnia wielkość jednej 5 tys. m^2. Czyli prosto licząc – 5 lokalizacji otrzymaliśmy na własność, pozostałe dzierżawimy. W ramach aportu za 25 tys. m^2 kapitał spółki wzrósł w granicach 200 mln – 250 mln zł. I teraz szanowni państwo prosta matematyka – płacimy dzierżawę za ok. 900 tys. m^2, gdyby z tego połowa została przekazana jako aport, wartość spółki wzrosłaby ok. 2 mld zł. Czyli potencjalni nabywcy, którzy chcieliby kupić PKP Cargo, musieliby liczyć się z tym, że muszą dodatkowo zapłacić 2 mld zł. I to za budynki i budowle, które nie nadają się do innych działalności, a tylko i wyłącznie do działalności przewozowej związanej z charakterem firmy. To jest jeden temat.

Drugi jest następujący. Otóż, PKP Cargo SA miało swój oddział centrali w Katowicach na ul. Roździeńskiego. Zostało stamtąd wykwaterowane. Wydzierżawiliśmy budynek, który chcieliśmy teraz kupić. Cóż się dzieje? Właściciel nie pozwala kupić budynku na działalność PKP Cargo SA. Mamy na to środki. Dla mnie jest to niepojęte.

Koledzy mówili o prywatyzacji. Nie rozumiem aspektu ekonomicznego tego, że ktoś nie chce pieniędzy do Skarbu Państwa. Jeżeli rząd i koalicja zdecydowały się na sprzedaż, to dlaczego nie chce kasy? Nie rozumiem. Powtarzam, gdyby połowa z dzierżawionych powierzchni została przekazana, wartość spółki wzrosłaby o 2 mld zł. Nie potrzebujemy tych pieniędzy? Przepraszam za pytanie retoryczne. Wydaje się, że odpowiedź sama się nasuwa. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Wszystkim dziękuję bardzo za udział, za pytania i udzielone odpowiedzi. Część tych pytań nie uzyskała odpowiedzi. Uzyska na następnym posiedzeniu – miejmy nadzieję – w wystąpieniu pana ministra Nowaka.

Dziękuję bardzo. 5 minut przerwy. Za 5 minut rozpoczynamy następne posiedzenie.